

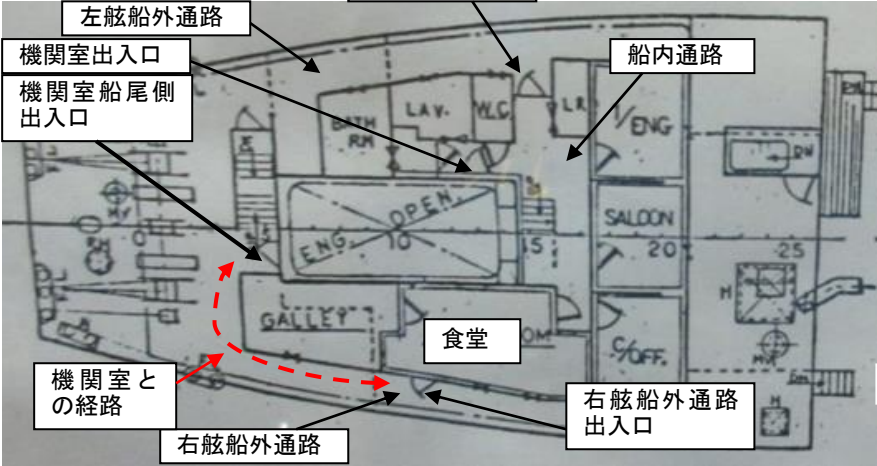
船舶事故調査報告書

平成28年9月1日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委 員 庄 司 邦 昭（部会長）
委 員 小 須 田 敏
委 員 根 本 美 奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成28年5月27日 05時00分ごろ～07時30分ごろの間）
発生場所	不明（兵庫県明石海峡大橋～阪神港神戸区神戸中央航路付近の間）
事故の概要	ケミカルタンカー ^{きんぷく} 金福丸は、大阪湾北部を航海中、二等機関士が落水して死亡した。
事故調査の経過	平成28年5月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての二等機関士からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	ケミカルタンカー 金福丸、499トン 133950、藤原海運株式会社 62.97m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成11年6月11日 免 状 交 付 年 月 日 平成26年4月17日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 平成31年6月10日 二等機関士 男性 63歳 五級海技士（機関）（機関限定） 免 許 年 月 日 昭和59年4月23日 免 状 交 付 年 月 日 平成25年4月30日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 平成31年4月22日
死傷者等	死亡 1人（二等機関士）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西～北～東、風速 約3～5m/s 海象：海上 平穏 明石海峡の潮流：05時 東南東流約2～4ノット（kn） （推算値） 06時 東南東流約2～4kn 07時 東南東流約2～4kn 08時 東南東流約1～2kn

	<p>09時 南南東流約0.4～1kn 10時 西流約1～2kn 日出時刻：04時49分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び二等機関士（以下「機関士」という。）ほか3人が乗り組み、空船で、船長が単独で操船し、機関士が機関当直に入り、阪神港神戸第2区の専用岸壁に向けて明石海峡航路を東進した。</p> <p>一等航海士は、食堂で食事をとっていた際、本船が明石海峡大橋の下方を通過した平成28年5月27日05時00分ごろ、食堂に来た機関士と言葉を交わした後、自室に帰った。</p> <p>機関長は、本船が兵庫県神戸市神戸空港南東方沖において時間調整の目的で投錨する際、機関士が本船の主機の操作にまだ不慣れなこともあり、06時00分ごろ機関の回転数が低下したことを認めて投錨時の機関操作を行おうと機関室に向かい、主機関の停止等を行ったが、機関士を機関室で見掛けなかった。</p> <p>機関長は、本船が07時10分ごろ抜錨した際、機関士が機関室におらず、抜錨作業後すぐに着岸作業につく予定であり、機関士も船尾配置につかなければならなかったもので、07時30分ごろ神戸中央航路付近で機関室、機関士の居室等を捜したものの、機関士が見当たらなかった。</p> <p>機関長は、08時00分ごろ阪神港神戸第2区の専用岸壁（以下「専用岸壁」という。）に着岸した直後に機関士が居ないことを船長に報告した。</p> <p>船長は、他の乗組員と共に船内を捜したものの、機関士が見当たらないので、船舶所有者に連絡し、海上保安庁に携帯電話で通報した。</p> <p>機関士は、捜索中の巡視艇により、10時57分ごろ神戸空港西端から西方約1,000mの海域でうつ伏せ状態で漂流しているところを発見され、引き揚げられて付近の岸壁に移送後、死亡が確認され、溺死と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>機関士は、機関長として漁船に約30年間乗り組んだ後、5月17日ごろに初めて本船に乗り組み、ケミカルタンカーの乗船も初めてであった。</p> <p>機関士は、機関長と交互に、前直者の当直後から2時間空けて4時間の機関当直に入っており、機関長と当直交替時に会うことはなく、27日04時00分ごろから当直に入っていた。</p> <p>本船には、船尾楼甲板の船外通路から機関室への出入口があり、乗組員は、機関室への行き来に船外の通路を使用するようにしていたので、機関士も、ふだん機関当直中に機関室以外に食堂に居ることもあり、機関室と食堂との行き来に船外の通路を使用していると思っていた。（図1参照）</p>

	 <p style="text-align: center;">図1 船尾楼甲板配置</p> <p>船長及び機関長は、本事故当時、機関士が、健康であり、悩みを抱えているように見えなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>機関士は、溺死した。</p> <p>本船は、大阪湾北部を航海中、機関士が、05時00分ごろ食堂で一等航海士と言葉を交わした後、07時30分ごろ機関長が船内を捜したものの見当たらなかったことから、この間において、落水した可能性があると考えられるが、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>機関士は、落水して溺死したものと考えられるが、溺死に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、大阪湾北部を航海中、機関士が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・単独で業務に従事する場合、船橋当直者及び機関当直者は相互に、配置について及び定時の連絡を行うことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

